Prudence Mag

Adoptons ensemble les bons comportements sur la route

Printemps 2010 - n° 18

Allianz

Dossier

Le grand retour des piétons en ville

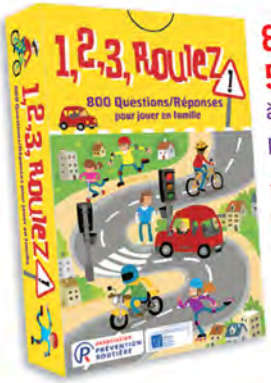
- Pour ou contre ?
  L'obligation du port du casque à vélo
- Questions à...
  Bernard Pottier : la sécurité routière en panne
- Comment ça marche ?
  L'ESP

En partenariat avec

association PRÉVENTION ROUTIÈRE

Testez

vos connaissances en famille avec le jeu « 1, 2, 3 Roulez ! »



800 questions-réponses et
5 niveaux de difficulté adaptés
à toutes les catégories d'âge
pour apprendre à se déplacer en sécurité.

Tous les grands thèmes sont abordés :
Histoire, Code de la route, Environnement, etc...

Un bon moyen de réviser son code cet été
et de devenir réellement incollable sur le sujet
tout en faisant une bonne action !

CE2-CE CM2
COLLÈGE
Trouve l'intrus : voiture, marche à pied, train, avion, bateau.
Comment qualifie-t-on les modes de déplacement comme le vélo ou le roller : mous, doux ou fous ?
HISTOIRE
Combien de roues a un carrosse : 2, 3 ou 4 ?
CODE DE LA ROUTE
CP-CE1
Vrai ou faux ? Les enfants de moins de 8 ans peuvent rouler à vélo sur les trottoirs.
CE2-CM1 CM2
Même si le petit bonhomme est vert, que dois-tu vérifier avant de traverser ?
COLLÈGE
Termine la phrase : « Sur un trottoir, un cycliste doit tenir son vélo à la... »
LYCÉE ÉTUDIANT
Quelle disposition a été mise en place pour faciliter le financement du permis de conduire pour les 16-25 ans ?
ADULTE
À qui le Code de la route s'applique-t-il ?
Vrai (à condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons).
Qu'aucun véhicule n'arrive ou qu'ils sont tous bien arrêté
Sur un trottoir, un cycliste doit tenir son vélo à la main
(à partir de 8 ans, il est interdit de rouler à vélo sur un t
Le permis à 1 euro par jour (lancé en octobre 2005).
À tous les usagers de la route.

Vous pouvez recevoir ce jeu gratuitement
en faisant un don de 36 € ou plus à l'association Prévention Routière.
Un geste utile, puisqu'il lui permettra d'intensifier ses actions
de prévention et de sensibilisation.

○ Oui, je souhaite recevoir le jeu « 1,2,3 Roulez ! » et je fais un don de :

○ 36 € ○ 50 €*
○ 75 € ○ Autre montant : .....

* Soit 17 € après déduction fiscale.

NOM : .....
PRENOM : .....
ADRESSE : .....
CODE POSTAL : .....
VILLE : .....
N° D'ADHÉRENT : .....

Merci de renvoyer ce bulletin avec votre règlement
(à l'ordre de La Prévention Routière) **à :**

Association Prévention Routière
Service Gestion des Adhérents
6 Avenue Hoche, 75008 Paris

www.TristanDuhamel.com

09 JEUS

association PRÉVENTION ROUTIÈRE

Sommaire

04 **Événement**
De nouveaux radars sur nos routes

06 **Quoi de neuf ?**
Les concours de l'association Prévention Routière
- La nouvelle application « Mon assistance mobile »
- Un classement des passages pour piétons en Europe

10 **Questions à…**
Bernard Pottier qui fait le point sur l'avancée du chantier de la sécurité routière

11 **Dossier**
Le grand retour des piétons en ville
- Le piéton reprend ses droits au cœur de la ville grâce au code de la rue
- L'amélioration de la sécurité routière n'a pas bénéficié aux piétons
- Les initiatives en Europe et ailleurs

20 **Comment ça marche ?**
L'ESP
Une option qui se démocratise

22 **Pour ou contre ?**
L'obligation du port du casque à vélo

Prudence Mag n°18
Printemps 2010
Directeur de la publication : Bérangère Auguste-Dormeuil, Allianz IARD - 87, rue de Richelieu, 75113 Paris Cedex 02.
Directeur de la rédaction : Pauline Couturier. **Rédacteur en chef :** Nathalie Pons. **Comité éditorial :** Jean-Yves Salaün et Blandine Rossand pour l'association Prévention Routière. **Réalisation :** **HighCo AVENUE Publishing** 8, rue de La Rochefoucauld, CS 30500, 75427 Paris Cedex 09. Tél. : 01 77 75 65 45.
Ont participé à ce numéro : Delphine Boffy, Arlette Chabrol, Marianne Chalubert, Kamel Kheyar, Anaïse Viard.
Crédits photos : Fotolia, Matton, F. Vielcanet/Urba images server, D. R.
Illustrations : Redouane Assari (p. 21).
Impression : CSP - 77410 Claye-Souilly. Tél. : 01 60 27 66 40.
PEFC 10-31-1157 PROMOUVOIR LA GESTION DURABLE DE LA FORÊT

De nouveaux radars sur nos routes

Pas moins de 14 mesures ont été annoncées le 18 février par François Fillon pour renforcer la sécurité routière. En vedette : les radars !

« Il est hors de question de relâcher la pression », a expliqué le Premier ministre en présentant les mesures prises dans le cadre du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). L'enjeu est clair : le président de la République s'était engagé à faire passer le bilan annuel des victimes de la route sous la barre des 3 000 tués d'ici à la fin de son mandat. Or, la France ayant enregistré l'an dernier 4 262 décès, il ne reste plus que deux années pour atteindre cet objectif. Il fallait donc des mesures fortes sur les points clés : les excès de vitesse, l'alcool et la drogue au volant, l'usage des deux-roues motorisés ou encore les grands délits routiers. Mais, une fois de plus, celles que l'on retiendra avant tout concernent la mise en place des radars. Ceux-ci ayant prouvé leur efficacité (on leur attribue les trois quarts des 12 000 vies sauvées sur les routes depuis 2002), le gouvernement va les multiplier et les diversifier. Aux panneaux annonçant un radar fixe à 400 m en amont viendront s'ajouter ceux signalant une zone de « contrôles radars fréquents » à 1 ou 2 km en amont du radar fixe, éventuellement complété par des radars mobiles. De plus, 100 radars « tronçons » seront déployés dès 2011 : au lieu de contrôler la vitesse, ces appareils d'un nouveau type calculeront le temps de parcours moyen sur une distance de plusieurs kilomètres. Ils seront disposés dans les zones sensibles (tunnels, ponts, virages dangereux, etc.).

Dépistages alcool et drogue en hausse

L'alcool et la drogue restent lourdement en cause dans les accidents les plus graves. Pour renforcer la dissuasion, les contrôles seront donc multipliés : 1 800 éthylomètres électroniques supplémentaires doivent venir équiper les véhicules des forces de l'ordre dès cette année. Quant aux contrôles « stupéfiants » aléatoires, leur nombre devrait presque doubler (100 000 tests salivaires contre 63 000 aujourd'hui).

Toute dégradation ou détérioration de cet équipement constitue une infraction punie d'une peine d'emprisonnement de 3 ans et d'une amende de 45 000 €.
Le fait de tracer des inscriptions, des signes ou des dessins sur cet équipement est puni d'une amende de 7 500 € et d'une peine de travail d'intérêt général.
(article 322-2 du Code Pénal)

Délits routiers : peines alourdies

Conduite sans permis ou sans assurance, récidive de conduite en état d'ivresse ou sous l'influence de stupéfiants, grands excès de vitesse : ces infractions graves au code de la route seront désormais plus sévèrement sanctionnées. Elles seront en effet susceptibles d'entraîner une immobilisation immédiate du véhicule en cause (placé en fourrière pour sept jours) sur simple décision du préfet.

Un classement des passages pour piétons en Europe

Dix-sept automobiles clubs européens ont eu l'idée de tester 10 passages pour piétons dans 31 villes d'Europe – de Barcelone à Helsinki, de Prague à Rome, d'Istanbul à Munich – et de procéder à un classement « sécurité ». Sur les 310 passages étudiés, la moitié a été évaluée de façon positive, l'autre moitié jugée insuffisante, voire très insuffisante. Le plus dangereux a été observé à Milan, le meilleur à Bratislava – un passage pour piétons en parfait état avec une excellente visibilité jour et nuit et une très bonne accessibilité. Strasbourg occupe la 5e place ; Paris la 15e… L'intérêt de cette opération ? Attirer l'attention des aménageurs sur ces dispositifs trop souvent de médiocre qualité.

Pour sauver 5 millions de vies…

Chaque année, dans le monde, les accidents de la route font plus d'1,2 million de morts et environ 50 millions de blessés. Cet énorme problème de santé publique fait peser un lourd fardeau sur les systèmes de santé : l'OMS (Organisation mondiale de la santé) estime ce coût à 518 milliards de dollars à l'échelle mondiale. Dans son « Plan de lutte contre l'insécurité routière » présenté lors de l'Assemblée générale de l'ONU en mars dernier, l'organisation propose d'instaurer une « décennie de la sécurité routière ». Enjeu : sauver 5 millions de vies en dix ans !

En chiffre

3 milliards

C'est le nombre de voitures qui, selon les prévisions du FMI [1], pourraient circuler dans le monde en 2050. Par rapport à la situation actuelle – on estime à environ 1,3 milliard le nombre de véhicules en circulation – il devrait donc plus que doubler !

[1] Fonds monétaire international.

Un feu pour piétons très « flash »

Un nouveau feu a fait son apparition depuis quelques mois à Paris et à Bordeaux sur les traversées des voies de tramway : beaucoup plus visible, accentué par un stop clignotant lorsque la traversée n'est plus possible, il est destiné à renforcer la sécurité des piétons sur ces aménagements urbains en pleine expansion. Globalement très positifs, ceux-ci ont en effet entraîné une certaine dégradation de la sécurité des piétons les plus vulnérables. D'où la nécessité d'inventer une signalisation plus efficace. Ce nouveau feu en cours de normalisation devra toutefois être complété par un signal sonore pour les malvoyants.

« Mon assistance mobile », une application innovante à télécharger sur iPhone

Perte de clés, panne de voiture sur une route de campagne ? Pas de panique : il est désormais possible de faire appel à votre assistance dans l'instant même et sans bouger… ou presque. Depuis le mois de mars, Allianz propose en effet à ses clients de télécharger – gratuitement, à partir de son site Web – une application qui, en cas de « pépin », pourrait s'avérer très précieuse. Une fois « Mon assistance mobile » installée sur votre iPhone [1], vos données client seront préenregistrées et validées. Dès lors, votre mobile sera un sésame pour faciliter l'assistance. Par exemple, si vous tombez en panne, il vous suffira de cliquer sur cette application, d'autoriser la géolocalisation de l'iPhone et de sélectionner la case « panne ». Votre message arrivera directement chez Mondial Assistance, partenaire d'Allianz qui, aussitôt, vous rappellera pour vous confirmer le bon enregistrement de votre demande et la localisation de votre véhicule. Le dépannage pourra s'enclencher sans perte de temps, l'information vous étant alors communiquée par un appel téléphonique. À partir de cette même application, Allianz entend proposer d'autres services dans les mois à venir.

[1] Application iPhone déclinée également pour les autres téléphones mobiles à découvrir sur **www.allianz.fr**

Les Écharpes d'Or et Les Clés de l'Éducation Routière : deux concours mobilisateurs

Comment mobiliser les citoyens, jeunes et moins jeunes, autour de la sécurité routière ? En 1990, l'association Prévention Routière avait imaginé valoriser les actions les plus intéressantes des collectivités locales via le concours des Écharpes d'Or. Et ça marche : depuis vingt ans, celles-ci récompensent chaque année des communes, des conseils généraux ou régionaux pour leurs initiatives marquantes dans ce domaine. Par ailleurs, les jeunes élus peuvent aussi présenter leurs réalisations grâce au prix spécial « Conseils d'enfants et de jeunes ». Pour information : les dossiers de candidature pour l'édition 2010 sont téléchargeables sur le site de l'association. Même principe, mais cette fois en direction des publics scolaires pour le concours des Clés de l'Éducation Routière qui sollicite tous les établissements (primaires, collèges, lycées, CFA, etc.). La première édition, en 2008-2009, a permis de récompenser six d'entre eux (avec des lots d'une valeur de 2 000 €) pour des actions originales ou efficaces menées par les équipes enseignantes. Il est encore temps de s'inscrire pour l'édition 2009-2010 : la date limite de remise des dossiers a été fixée au 23 avril. Proclamation des résultats le 16 juin.

Une table ronde sur la sécurité des cyclistes

Réclamée depuis dix-huit mois par les associations de cyclistes, une table ronde sur la sécurité des cyclistes en ville s'est tenue le 11 février dernier à la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) avec l'ensemble des acteurs concernés. Affaire à suivre…

Des chroniques sur la sécurité routière

Chaque semaine, Autoroute FM et Radio Trafic FM diffusent, en partenariat avec l'association Prévention Routière, une chronique radio consacrée à la sécurité sur la route. Des experts viennent parler de nos comportements, de questions techniques, des nouveautés réglementaires et donnent des conseils pratiques. Ces brèves chroniques peuvent être téléchargées sur le site de l'association. « Tous ensemble sur la route », chaque lundi, mercredi et dimanche sur Autoroute FM et Radio Trafic FM (107.7) ou sur **www.preventionroutiere.asso.fr**

Cyclomoteurs : contrôle technique imposé

Maintes fois annoncé puis repoussé, le contrôle technique obligatoire des cyclomoteurs semble enfin sur les rails : il devrait devenir obligatoire dès la deuxième année de mise en circulation afin de prévenir tout risque de débridage. En cas d'accident grave, les cyclos seront par ailleurs soumis, comme les voitures, à expertise obligatoire. De son côté, le gouvernement s'est engagé à rechercher des équipements routiers moins dangereux pour les deux-roues motorisés…

Zoom sur les infractions

+ 8 millions

C'est le nombre d'infractions supplémentaires au code de la route relevées par les services de police et de gendarmerie en sept ans : de 12,9 millions en 2001, elles ont atteint 20,9 millions en 2008.

7 811 970

Les contraventions aux règles de limitation de vitesse établies par le contrôle-sanction automatisé (radars fixes et embarqués) sont passées de 1 465 530 en 2004 à 7 811 970 en 2008.

+ 41 %

C'est le pourcentage du nombre de délits liés à l'usage de stupéfiants. Ceux liés à la conduite sans permis, conduite après annulation du permis, etc. sont en augmentation de 12 % et ceux liés à l'usage de fausses plaques en progression de 16,5 %.

- 6 %

Les contraventions pour défaut de port de la ceinture de sécurité ont diminué de 6 %, tout comme le défaut de port du casque pour les deux-roues motorisés (moins 6 % par rapport à l'année précédente). Et moins 4,5 % de feux rouges « grillés ».

Source : ministère de l'Intérieur.

Sécurité routière : le chemin est encore long avant d'atteindre les objectifs

Pour la première fois depuis 2002, le chantier de la sécurité routière est en panne : pas de recul significatif du nombre de victimes dans le bilan 2009 et retard des décisions prises en février 2008 pour durcir l'arsenal répressif…

Après la publication du bilan 2009 de la sécurité routière qui n'est pas très positif, êtes-vous inquiet ?

Bernard Pottier : Disons qu'il va nous falloir redoubler d'efforts ! Car je n'oublie pas que le président Sarkozy avait fixé un objectif à notre pays pour 2012 : descendre sous la barre des 3 000 morts sur la route. Il ne nous reste plus que trois ans pour l'atteindre ! Nous allons donc devoir progresser de 11 % par an au cours des trois prochaines années.

Est-ce réaliste ?

B. P. : L'expérience a prouvé que cela était possible avec une affirmation politique forte et au plus haut niveau. Nous savons l'importance que le chef de l'État accorde à la sécurité routière : lorsqu'il était ministre de l'Intérieur, il a su prendre des décisions courageuses (mise en place des radars, fin des indulgences pour les infractions, etc.). Ce qui a permis à certains lobbies automobiles, partisans de la vitesse, de faire croire que l'ère de la rigueur est terminée… J'espère que la déclaration ferme et sans ambiguïté de François Fillon, après le Comité interministériel du 18 février, aura « remis les pendules à l'heure ». Bien sûr, ce serait encore mieux que le Président de la République s'exprime également lui-même.

De fait, ne va-t-on pas vers un assouplissement des règles ?

B. P. : Je ne le pense pas. Les mesures annoncées le 18 février, parmi lesquelles certaines étaient demandées par l'association Prévention Routière, me paraissent le montrer. Y compris l'accent mis sur l'éducation routière dans les lycées.

[1] Association Prévention Routière.

« Pour descendre sous la barre des 3 000 morts sur la route en 2012, il va falloir redoubler d'efforts. »

Bernard Pottier

Le grand retour des piétons en ville

Le piéton au cœur du code de la rue • Sécurité des piétons ? « Peut mieux faire » • 3 questions à… Denis Moreau • Mode d'emploi • Vrai-faux • La marche en ville, une (re)découverte planétaire • Pour en savoir +

Bonne pour la santé, la marche représente aussi l'un des modes de locomotion les plus respectueux de l'environnement.

Le piéton au cœur du code de la rue

Après cinquante ans de soumission à l'automobile, nos villes semblent redécouvrir l'existence de l'*homo pedibus*. Au cœur de cette mutation : la démarche du code de la rue.

Autrefois, les villes françaises étaient conçues pour qu'on puisse s'y déplacer aisément à pied. Mais, à partir des années 50, changement d'optique : pour faire moderne et faciliter la circulation des automobiles, les aménageurs ont adopté des critères « américains ». C'est ainsi que de vastes boulevards très roulants ont peu à peu bouleversé des quartiers entiers. Nos cités y ont perdu beaucoup de leur qualité de vie, les plus pénalisés étant incontestablement les piétons, soumis à des parcours allongés, complexifiés, souvent bruyants, pollués et dangereux. Dans les années 70, des maires, conscients de cette dégradation, avaient cru trouver la solution en créant des aires piétonnes. Mais ils se sont bien souvent retrouvés avec des commerces au bord de

la faillite et des centres-villes désertés, en proie à des problèmes de sécurité dès la nuit tombée…

La notion de « partage de la rue » progresse

Il faudra finalement attendre les années 90 pour que l'on aborde l'espace urbain avec une vision moins centrée sur l'automobile, plus ouverte aux « usagers vulnérables ». Cette vision repose sur une idée simple : il suffit de réduire la vitesse des véhicules pour rendre les déplacements plus sûrs. C'est la naissance des zones 30 [1]. Vingt ans après, celles-ci font partie du paysage urbain français. Certaines villes, telles Chambéry ou Lorient, les ont même étendues à la quasi-totalité de leur territoire… avec des résultats spectaculaires sur la sécurité des piétons et la qualité de vie.

Plus largement, les zones 30 ont fait progresser le concept de mixité et de « partage de la rue » : il a débouché sur la démarche du code de la rue qui s'est traduite, en juillet 2008, par l'inscription dans le code de la route de deux mesures clairement en faveur des piétons. D'une part, le code précise désormais noir sur blanc que le conducteur doit adopter un comportement prudent et respectueux et « notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables » (ce devoir de prudence, jusque-là, n'était qu'implicite). D'autre part, il crée la zone de rencontre : ce nouveau dispositif, *a priori* réservé à des rues très commerçantes, quartiers d'hyper-centre, voies résidentielles, donne la priorité aux piétons, tout en laissant l'accessibilité aux véhicules motorisés limités à 20 km/h (voir encadré « Mode d'emploi » p. 16).

Vers une « ville durable »

À travers l'évolution de l'arsenal réglementaire et des aménagements de voirie, le citadin piéton, disparu des écrans radars pendant des décennies, commence à retrouver un statut, une « existence ». Mais il lui reste encore du terrain à conquérir. Pour les adeptes de la marche en ville, en effet, le code de la route ➔

Code de la route : droits et devoirs du piéton

- Le conducteur a obligation de céder le passage au piéton dès l'instant que celui-ci est « engagé régulièrement sur la chaussée » (art. R. 415-11).
- Le piéton, lui, est tenu d'emprunter le passage s'il en existe un dans un périmètre de 50 m (art. R. 412-37).
- Le piéton ne doit traverser qu'après s'être assuré de pouvoir le faire « sans risque, en fonction de la visibilité, de la distance et de la vitesse des véhicules » (art. R. 412-37).
- S'il y a des feux, il ne peut traverser que lorsque le signal est vert pour lui.
- S'il n'existe pas de passage, il est tenu de traverser selon un axe perpendiculaire à la chaussée.

Grâce à ses aménagements, tels ce trottoir traversant, Chambéry a divisé par 10 le nombre de tués en trente ans alors que la circulation a quadruplé !

La loi en faveur des piétons

« Depuis 1985, la loi Badinter protège très fortement le piéton accidenté. Le dommage corporel qu'il a subi est intégralement indemnisé : on ne peut pas lui opposer de faute pour réduire son droit à indemnisation, sauf s'il a vraiment cherché l'accident (par exemple, acte suicidaire) ou s'il a commis une faute inexcusable. Mais en fait, celle-ci n'est presque jamais caractérisée et, de toute façon, n'est recevable ni pour les enfants de moins de 16 ans ni pour les adultes de plus de 70 ans ou invalides [1]. »

Élisabeth Pirjantz, Indemnisation corporelle Allianz.

[1] Titulaires d'un titre d'invalidité au moins égal à 80 % au moment de l'accident.

➔ n'accorde pas assez de droits au piéton et exige trop de devoirs (voir encadré p. 13). Les prochaines étapes du code de la rue devraient donner une priorité plus claire pour les traversées piétonnes mais aussi élargir les droits du piéton, mieux définir le statut des trottoirs, etc. Toutes ces avancées ne se feront pas du jour au lendemain : les habitudes ont la vie dure et les résistances des automobilistes sont fortes. Reste qu'aujourd'hui, les piétons disposent d'un argument solide : le développement durable ! Une ville où les piétons disposent d'itinéraires nombreux et bien identifiés, agréables et sûrs, une ville où les enfants peuvent se rendre à l'école à pied sans risque, qu'est-ce d'autre qu'une ville durable ?

[1] Introduites dans le code de la route en 1990.

Code de la rue… ce qu'en pensent les piétons

Les travaux entamés dans le cadre de la démarche du code de la rue sont loin d'être achevés. Les associations de piétons, pour leur part, attendent de nouvelles avancées, dont certaines devraient apporter un réel confort :

- à un passage pour piétons (sans feux), obligation pour l'automobiliste de céder la priorité au piéton qui manifeste l'intention de traverser, cela dès le bord du trottoir.
- dans les zones 30, disparition de la règle obligeant le piéton à traverser sur le passage pour piétons si ce dernier est dans un périmètre de 50 m ;
- au carrefour, interdiction pour les voitures de stationner à moins de 5 m en amont d'un passage pour piétons ;
- décision de classer comme « dangereux » le stationnement sur le trottoir dès lors qu'il ne laisse pas un cheminement minimal d'1,40 m au piéton. L'amende passerait alors à 135 € (aujourd'hui, ce stationnement étant seulement qualifié de « gênant » est passible d'une amende de 35 €).

L'utilisation du portable diminue le champ de vision de l'automobiliste.

Sécurité des piétons ? « Peut mieux faire »

Trop souvent, quand on parle de sécurité routière, on oublie les piétons… à tort : l'an dernier, sur huit personnes tuées dans la circulation, au moins une était piéton.

Pas question de le nier : la sécurité des piétons s'améliore. En 1970, 21 % des tués de la route étaient des piétons ! Il est vrai que cette évolution favorable tient beaucoup au fait que 80 % des personnes vivent aujourd'hui en ville – là où les vitesses sont moins élevées, les accidents sont forcément moins graves. Par ailleurs, les constructeurs ont mis sur le marché des voitures dotées de carrosseries moins « agressives » [1]. « Il n'empêche qu'en 2008, il y a encore eu 580 piétons tués en France ! 580 morts de trop… sans parler des 5 000 blessés dont certains resteront handicapés à vie », rappelle Pierre Gustin. Et le délégué général de l'association Prévention Routière d'insister : « Les piétons ont moins bénéficié que d'autres de

93 % des victimes piétons sont recensés en milieu urbain

l'amélioration de la sécurité routière ». De fait, entre 2002 et 2008, on a enregistré une baisse de la mortalité de 37,4 % chez les piétons [2] alors que, tous ➔

Témoignage

Catherine Chartrain

Secrétaire générale du Conseil national des transports (CNT) et présidente du Coliac [1]

« Il faut mieux définir les trottoirs »

« Trop souvent, les trottoirs de nos villes sont encombrés de voitures et de deux-roues qui stationnent n'importe où, de camions de livraison, de poubelles, de mobilier urbain (souvent contre le stationnement sauvage), de terrasses de café, de travaux, etc. Pour les piétons âgés, les personnes à mobilité réduite, les parents avec poussette, cela devient parfois un vrai parcours d'obstacles. Et je ne parle pas des malvoyants, de ceux qui se déplacent en fauteuil roulant ! Sur certains trajets, il y a en plus le problème des rollers et autres trottineurs (voire, des cyclistes indisciplinés) qui circulent à vive allure entre les piétons, au risque de les surprendre et de les renverser. La difficulté – aussi incroyable que cela paraisse – c'est que le code de la route ne parle pas de priorité piétonne sur le trottoir ! Il est donc urgent de définir clairement le trottoir comme un espace de priorité piétonne, imposant à tout autre usager de la respecter et de s'y déplacer à 4 km/h au maximum. »

[1] Comité de liaison pour l'accessibilité des transports, du cadre bâti et du tourisme.

3 questions à…

Denis Moreau,
Co-fondateur de l'association Rue de l'avenir

« La marche est la première des écomobilités ! »

La marche a-t-elle sa juste place dans nos villes ? En France, à quelques exceptions près (Chambéry, par exemple), elle n'est pas vraiment prise en considération dans les politiques de déplacements urbains alors qu'elle l'est dans des villes comme Barcelone, Genève ou Copenhague. Pourtant, la marche nous concerne tous. Elle représente entre 20 et 50 % des déplacements selon les villes – et même un peu plus à Paris ! La réflexion engagée sur le développement des « modes doux » devrait nous amener à la reconsidérer sous un jour nouveau car elle est la première des écomobilités.

Que faire pour améliorer le sort des piétons ? Il faut changer l'ordre des priorités dans l'utilisation de l'espace public, trop souvent accaparé par la circulation et le stationnement automobile (et les deux-roues motorisés) !

Est-ce l'enjeu de la démarche code de la rue ? Oui : il s'agit de repenser la ville en termes de convivialité et de qualité de vie. C'est pourquoi, après les trois mesures mises en place par le décret du 30 juillet 2008, fondateur de cette démarche, d'autres mesures doivent suivre…

➔ usagers de la route confondus, elle a atteint 44,3 %.

Piétons autonomes et responsables

Sans surprise, c'est surtout dans les traversées de chaussée que les accidents de piétons surviennent… et même, dans un peu plus de 20 % des cas, sur un passage pour piétons [2] !
Les principales victimes sont les enfants de moins de 14 ans et les seniors (plus de 65 ans) – deux catégories qui se déplacent beaucoup à pied. « On note cependant une évolution chez les enfants, précise Emmanuel Renard, directeur de l'Éducation à la prévention routière. Dans les années 70, le pic des accidents de piétons survenait vers 7-8 ans. C'est maintenant autour de 10-11 ans car les plus jeunes, surprotégés, vont moins souvent seuls à l'école. Ils ne commencent qu'à l'âge du collège. Or, s'ils n'ont pas eu d'apprentissage de la rue, malgré leur plus grande maturité, ils restent très vulnérables… »

Mode d'emploi

Droits et devoirs du piéton dans les zones de circulation particulières

Zone 30 : les trottoirs sont maintenus mais il n'y a, en principe, ni feux de signalisation ni passages pour piétons… ce qui permet de traverser la chaussée en tous points. Mais attention : dans les zones 30 qui ont conservé des passages pour piétons, c'est la règle générale qui s'applique et donc la contrainte de les emprunter demeure.

Zone de rencontre : dans ce nouvel espace, le piéton a priorité sur tous les véhicules, sauf le tramway. Il est autorisé à marcher sur la chaussée… mais pas à y stationner, pour ne pas gêner le passage des véhicules motorisés car ces derniers sont autorisés à circuler, à condition de ne pas dépasser 20 km/h ni stationner (hors emplacements prévus à cet effet).

Aire piétonne : le piéton est prioritaire (sauf sur le tramway). Seuls les vélos et les véhicules de desserte peuvent circuler dans cette zone en roulant au pas. Aucun stationnement n'est autorisé. Le piéton dispose de cheminements dégagés de tout obstacle.

C'est bien pour cela que l'association, fidèle à sa vocation, insiste tant sur l'éducation. Elle a notamment élaboré pour les écoles primaires deux supports pédagogiques – *Sur les pas de Tom et Lila* destiné aux 5-7 ans et *Être piéton* pour les 8-11 ans. « Leur objectif est d'aider les enfants à se déplacer en toute sécurité, à devenir des piétons autonomes et responsables », ajoute-t-il. En milieu rural ou péri-urbain, des mesures simples peuvent renforcer la sécurité : « Nous prônons le port systématique d'un gilet de haute visibilité, pour être vu de loin », rappelle Pierre Gustin qui insiste également sur la nécessité, en l'absence de trottoir, de marcher sur le bas-côté gauche de la chaussée pour voir venir les véhicules. Des mesures que les « pedibus » contribuent à diffuser et que l'association Prévention Routière encourage, bien entendu…

(1) Reste tout de même quelques 4 X 4 dotés de pare-buffles mortels pour les piétons en cas de choc…
(2) Source : ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière).

Les pedibus se multiplient, en ville et à la campagne : on commence à comprendre la nécessité d'acquérir les bons réflexes pour se déplacer en toute sécurité…

Une « nouvelle génération » d'accidents de piétons

Dans les agglomérations, on assiste à de nouveaux types d'accidents de piétons. Des accidents liés à l'usage intensif du mobile (vision en tunnel pour les automobilistes, distraction pour les piétons). Des accidents liés au développement des deux-roues motorisés qui ont tendance à se faufiler partout, quitte à surprendre les piétons, en particulier les enfants et les personnes âgées. Enfin, des accidents liés aux nouveaux aménagements de voirie, parfois très complexes et peu lisibles, couloirs à contresens, voies prioritaires pour le tramway, toutes innovations qui désorientent les piétons et exigent l'acquisition de nouveaux réflexes…

Vrai - faux

Le passage pour piétons est une protection pour le piéton. Faux. Il est une obligation pour le piéton de traverser à cet endroit-là, dès lors qu'il existe un passage pour piétons dans un périmètre de 50 m. Cette obligation du code de la route est valable en ville comme à la campagne.

Dans les zones 30, les piétons peuvent traverser n'importe où. Vrai et faux. Une zone 30 conforme aux bonnes pratiques d'aménagement n'a pas besoin de passages pour piétons. Mais beaucoup de zones 30, peu cohérentes, en ont conservés… Dans ce cas, les piétons doivent respecter la règle générale.

À la campagne, si l'accotement est impraticable, le piéton est autorisé à marcher sur la bande cyclable, voire sur la chaussée. Vrai. Il faut alors préciser qu'il doit le faire face à la circulation. Quant à l'automobiliste, tenu de ralentir, il doit lui laisser une marge de sécurité suffisante d'au moins 1, 50 m (1 m en ville).

Aux carrefours non équipés de passages protégés, le piéton a priorité sur les automobiles. Vrai. Il a priorité sur les automobiles, les deux-roues motorisés et les vélos… mais cela ne doit pas le dispenser de vérifier qu'il peut le faire sans danger ! Dans tous les cas, il doit traverser perpendiculairement à la chaussée.

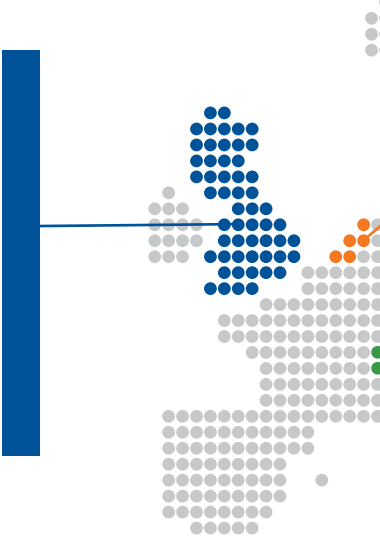
Les piétons qui ne respectent pas le code de la route peuvent eux aussi être sanctionnés. Vrai. Ils encourent une amende de première classe, soit 4 €.

La marche en ville, une (re)découverte planétaire

C'est un phénomène urbain qui dépasse de loin les frontières de l'Hexagone : la marche devient un thème vraiment porteur dans plusieurs pays européens et même bien au-delà…

Londres : un « Walking plan » depuis 2004

« Nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour que marcher à Londres soit aussi agréable et attrayant que possible », a décrété le maire de Londres. De fait, un « Walking plan » a été mis en place en 2004, comportant une série d'actions concertées, assises sur un budget substantiel. Concrètement, des efforts ont été réalisés pour valoriser les espaces pour piétons, assurer des continuités d'itinéraires, supprimer les obstacles pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, améliorer la sécurité… y compris en osant des solutions radicales comme à Kensington High Street où les barrières de sécurité pour piétons ont été enlevées.



Ailleurs dans le monde…

Tokyo : un passage pour piétons en diagonale

Un passage pour piétons s'est rendu célèbre dans le monde entier : situé à Shibuya, dans le centre de Tokyo, il a révolutionné nos habitudes. En effet, il forme une diagonale qui évite aux piétons désireux de traverser la vaste place d'avoir deux rues à traverser – et donc deux attentes aux feux –, et réduit aussi leur parcours. L'autre leçon à retenir de ce passage à la japonaise (qui vient d'être repris à Londres), c'est la largeur réservée aux piétons, proportionnelle aux besoins, c'est-à-dire non calculée sur des normes rigides.

New York : Broadway s'offre aux piétons

Même à New York, les piétons commencent à redresser la tête : à Broadway, quelques rues ont été reconquises sur l'automobile ; les marcheurs ont envahi l'espace et des terrasses de café installées… Signe de ce nouvel état d'esprit : la conférence 2009 sur la marche (Walk 21) s'est déroulée dans cette ville.

Drachten : la « route nue »

C'est dans cette ville des Pays-Bas qu'a été expérimenté, dans les années 70, le principe de *«shared space»* (espaces partagés). En 2003, une nouvelle expérience connue sous l'intitulé de « route nue » y a été menée, au moins aussi audacieuse puisque tous les feux et panneaux de signalisation ont été retirés du centre-ville ! L'idée est que les conducteurs prêtent plus attention à leur environnement quand ils ne peuvent s'appuyer sur des règles. Les faits semblent leur donner raison : avant cette expérience, le centre-ville enregistrait en moyenne huit accidents par an. Depuis que les panneaux ont été retirés, il y en a eu zéro.

Genève : adepte des plans piétons

Cette ville est l'une de celles qui, dans le monde, accordent le plus d'attention aux piétons. Elle a lancé son premier « Plan piétons » en 1995 pour encourager la marche. Régulièrement réactualisé et complété, ce plan directeur a pour objectifs d'identifier les besoins des piétons en termes de sécurité, d'itinéraires cohérents, d'élimination des obstacles, de revalorisation des espaces. Des panneaux indicateurs évaluent les temps de parcours (pour une marche à 5 km/h), proposant des chemins de traverse, des raccourcis, etc. Un site dédié au plan piétons permet, à la façon de nos sites ferroviaires ou métropolitains, de découvrir tous les itinéraires.

Pour en savoir +

Les actions pour les piétons

www.ruedelavenir.com : site de l'association axée sur les déplacements urbains et la promotion des modes doux, qui a été à l'initiative de la démarche du code de la rue en France. Informations et brochures téléchargeables.

Être piéton

www.priorite-vos-enfants.fr : pour tout savoir sur les dangers de la rue pour les petits piétons et les aider à devenir autonomes avec une foule d'informations par catégories d'âge (- de 6 ans, 6-9 ans, 10-12 ans).

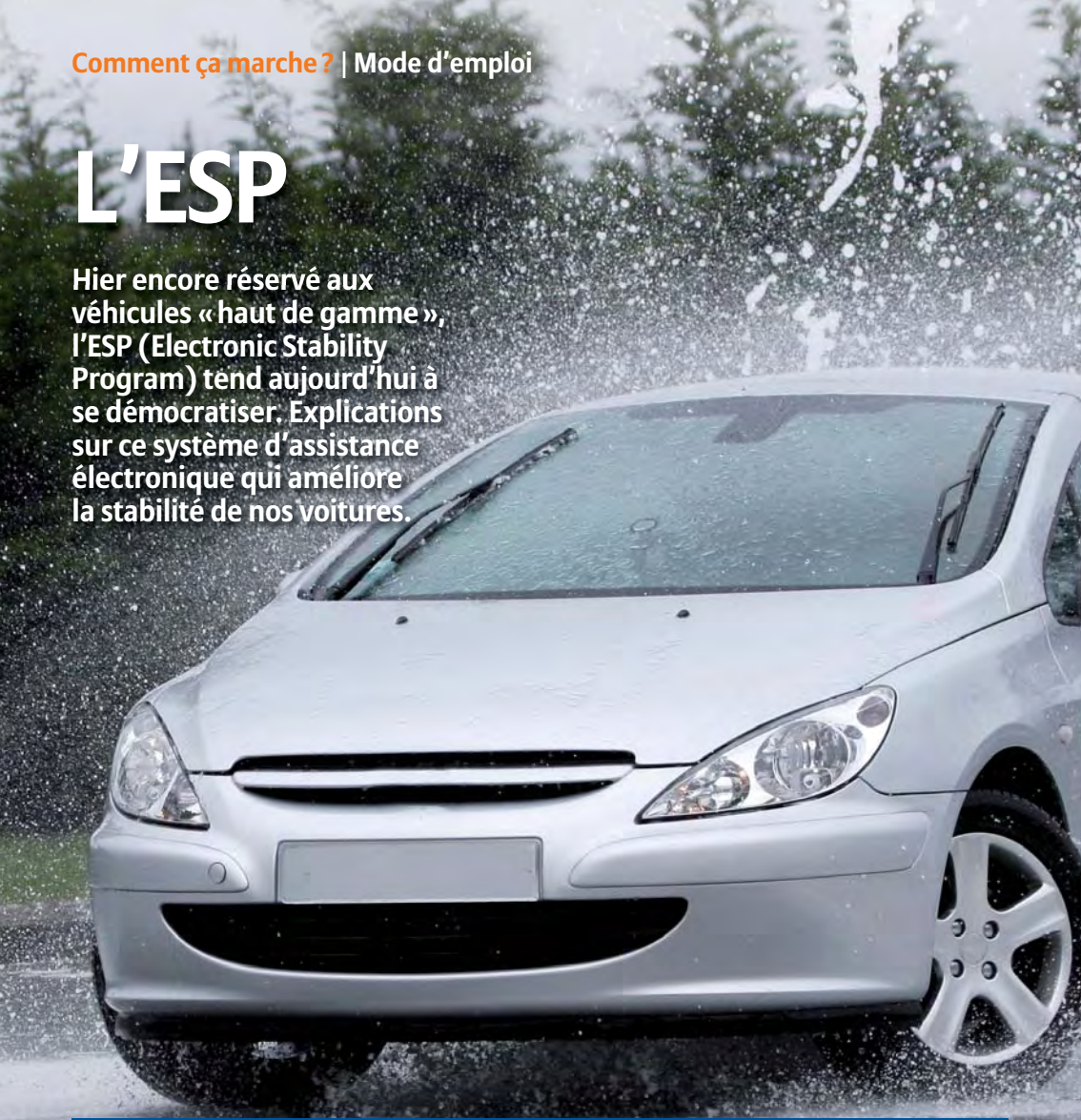
www.preventionroutiere.asso.fr : l'association Prévention Routière propose, outre ses deux supports pédagogiques *Tom et Lila* et *Être piéton* pour les écoliers, des fiches pédagogiques pour les parents et des jeux pour les petits.

Les droits du piéton

www.pietons.org : site de l'association Les Droits du piéton qui aide les piétons à formuler des réclamations en cas d'insuffisance de passages pour piétons, carence de la réglementation, dysfonctionnement de feux, laxisme dans les chantiers de travaux publics, faiblesse de la répression des infractions sur les trottoirs et les passages pour piétons, etc.

L'ESP

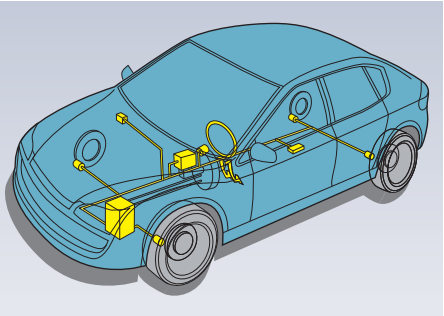
Hier encore réservé aux véhicules « haut de gamme », l'ESP (Electronic Stability Program) tend aujourd'hui à se démocratiser. Explications sur ce système d'assistance électronique qui améliore la stabilité de nos voitures.



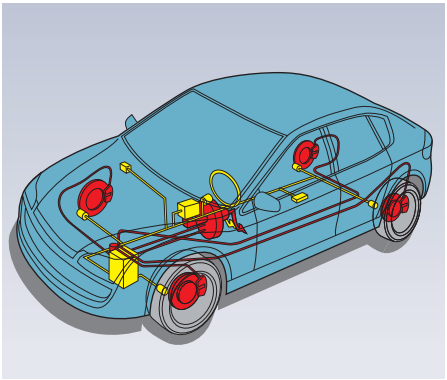
« Il faudrait doter tous les véhicules de l'ESP »

« L'ESP est un élément de sécurité active que nous ne pouvons que recommander, bien entendu. Il faudrait d'ailleurs que dans un avenir proche tous les véhicules en soient dotés, et plus seulement les modèles les plus "haut de gamme". Nous y viendrons certainement tant il est évident que cet équipement est, au même titre que l'ABS (Antiblockiersystem), un gage supplémentaire de sécurité. Pour ma part, en tant qu'expert automobile, je suis convaincu que l'amélioration récente de la situation sur nos routes – s'il ne fait aucun doute qu'elle relève d'un comportement plus respectueux des règles – tient aussi aux progrès technologiques des véhicules. Et l'ESP, système très efficace sur chaussée glissante, en fait partie. »
Christian Levrague, expert conseil régional Allianz

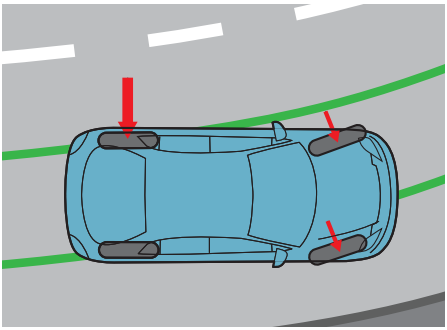
1. L'ESP est un équipement de sécurité active très sophistiqué qui maintient le contrôle du véhicule en cas de coup de volant brusque sur route et conserve la trajectoire. Le système est constitué de capteurs installés sur différents points clés du véhicule : au niveau de chaque roue et de la direction. 25 fois par seconde, ils mesurent l'angle de braquage du volant, la position de l'accélérateur et de la pédale de frein, la vitesse de rotation de chaque roue.



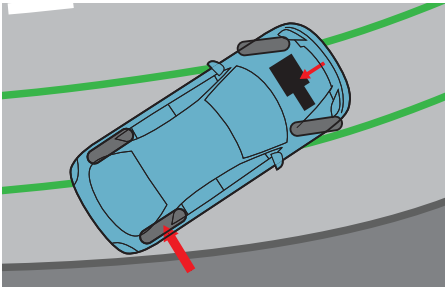
2. Vérifiant et analysant à la fois les manœuvres du conducteur et les mouvements effectifs du véhicule, le système compare les données et, à partir de là, détecte une situation anormale. S'il enregistre une manœuvre intempestive qui risque de déséquilibrer le véhicule, l'assistance électronique se déclenche pour le rétablir dans sa trajectoire.



3. En cas de sous-virage, pour contrecarrer le mouvement de dérive du train avant, le système intelligent envoie l'ordre de freiner instantanément la roue arrière intérieure. Voire, si le mouvement est très marqué, commande également de freiner sur les roues avant. Ces actions permettent ainsi de rétablir la trajectoire.



4. En cas de sur-virage, il s'agit cette fois d'éviter la dérive du train arrière et le risque de tête-à-queue. Le système va donner l'ordre de freiner la roue arrière extérieure. Le cas échéant, le système d'assistance peut également intervenir sur le moteur et la boîte de vitesses pour réduire l'allure du véhicule et renforcer l'effort de stabilisation.



L'obligation du port du casque à vélo

Face au développement du vélo en ville, les pouvoirs publics auraient bien voulu rendre le port du casque obligatoire pour les cyclistes. Les associations, elles, n'en veulent pas…

Pour

Emmanuel, 46 ans, Vincennes

Une protection utile en cas de chute

« Le casque, c'est une contrainte… mais je me suis forcé à l'adopter parce que je suis convaincu que c'est un plus pour ma sécurité. Je me dis que si je suis renversé un jour par une voiture – et même sans prendre de risque, cela peut arriver –, le casque sera là pour amortir le choc. Ça me rassure. »

Ludivine, 23 ans, Gif-sur-Yvette

Je me sens mieux protégée

« Je fais beaucoup de vélo à la campagne, parfois sur des routes départementales où il y a de la circulation. J'ai donc pris l'habitude de porter un casque ; je me sens mieux protégée. Maintenant, même quand je me déplace à vélo en ville, j'ai gardé le réflexe. Comme j'ai des cheveux courts, cela ne pose pas trop de problèmes esthétiques… »

Michèle Merli, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, propos tenus le 18 janvier

Pas obligatoire, juste indispensable !

« Le casque nous apparaît nécessaire pour la sécurité des cyclistes… Cela dit, les associations de cyclos font valoir que toute obligation du port du casque aurait des effets dissuasifs sur cette pratique. Comme nous souhaitons la voir se développer, plutôt que de légiférer, nous avons choisi de faire des recommandations. Nous disons donc que le port du casque n'est pas obligatoire mais juste indispensable ! »

Contre

Olivia, 32 ans, Paris

Le gilet fluo plutôt que le casque

« Très franchement, si demain on m'oblige à porter un casque, je renoncerai à me déplacer à vélo. Je n'ai pas envie de porter ce machin-là et encore moins d'arriver au travail avec les cheveux en bataille ou tout aplatis ! Si encore j'avais l'impression que c'est utile, je ferais peut-être un effort, mais je n'en suis vraiment pas convaincue. Enfiler un gilet fluo lorsqu'il fait gris ou que je circule le soir, OK, c'est important. Mais le casque… »

Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables

« Travaillons plutôt sur les vrais gisements de sécurité pour les cyclistes ! »

« Une telle obligation serait une fausse bonne réponse ! On fait l'amalgame entre la pratique sportive (pour laquelle le casque est à juste titre obligatoire), la pratique cyclotouristique sur route

(pour laquelle il est très utile et donc fortement recommandé) et la pratique quotidienne avec un vélo que l'on utilise sur les trajets domicile-travail ou domicile-école. C'est un peu comme si on rangeait dans une même catégorie les amateurs de rallyes ou de courses automobiles et les conducteurs de tous les jours… et qu'on obligeait ces derniers à adopter arceaux de sécurité, ceintures-harnais et casque ! Si l'on veut améliorer la sécurité pour la pratique du vélo, il y a encore de vrais gisements. Par exemple : travailler sur les aménagements de voirie pour favoriser la baisse des vitesses, résoudre le problème de l'angle mort des poids lourds, bennes à ordures, cars, etc. Ce sera plus utile que l'obligation du port du casque… »

Violaine, 35 ans, Paris

« Le casque, c'est encombrant dans un sac… »

« Une telle obligation découragera la pratique. Admettons que je décide d'emprunter un vélib'… mais comme je ne l'ai pas prévu, je n'ai pas mon casque (c'est relativement encombrant). Je suis donc obligée d'y renoncer. C'est aussi bête que ça. »

Le point de vue de…

Port du casque fortement conseillé

Pour l'association Prévention Routière, pas d'hésitation : le port du casque est recommandé, quel que soit l'âge du cycliste et le lieu dans lequel il circule. Parce que cet accessoire constitue une réelle protection pour la tête. Cela étant, si l'association Prévention Routière demande qu'il devienne obligatoire pour tous les enfants jusqu'à 11 ou 12 ans, elle ne demandera pas que cette mesure soit étendue aux adultes, consciente qu'elle risque de freiner la dynamique des déplacements à vélo. Or, sa conviction est qu'il faut encourager la pratique, ne serait-ce que pour ses effets très positifs sur la santé…

Avec Allianz, je conduis ma vie.

Assureur engagé, Allianz sensibilise, forme et informe ses clients, particuliers et entreprises, sur les risques de la route à travers son programme de « prévention automobile ».

Allianz

COM13891 – 10/09 – Crédit photo : Getty Images.